

Linja-autoaseman korttelin asemakaavamuutos

Työ-nro 2545

Kaavaselostuksen liite 4

Kaavaprosessin aikaiset palautteet ja vastineet niihin

Sisällys

Luonnosvaiheen palaute	2
Luonnosvaiheen lausunnot	2
1. Hämeen ELY-keskus	2
2. Hämeen liitto	5
3. Museovirasto	6
4. HS Vesi Oy	7
5. Kanta-Hämeen pelastuslaitos	8
6. Elenia Lämpö Oy	8
Ehdotusvaiheen palaute	10
Ehdotusvaiheen lausunnot	10
1. Hämeen ELY-keskus	10
2. Museovirasto	12
3. HS Vesi Oy	12
4. Kanta-Hämeen pelastuslaitos	13
5. Elenia Lämpö Oy	13
Muistutukset	15
1. Hämeenlinnan keskikaupungin asukasyhdistys ry	15

Luonnosvaiheen palaute

Kaupunkirakennelautakunta käsitteli Linja-autoaseman asemakaavan muutosluonnosta kokouksessaan 28.11.2017 (§ 88). Asemakaavaluonnos (pvm 16.11.2017) on ollut nähtävillä valmisteluvaiheen kuulemista varten 7.12.2017 - 8.1.2018 välisen ajan. Linja-autoaseman kaavaluonnosta esiteltiin kaikille avoimessa tilaisuudessa linja-autoasemalla 14.12.2017 klo 14-18. Nähtävilläolon aikana ei saatu yhtään mielipidettä. Lisäksi kaavaluonnoksesta pyydettiin lausunnot Hämeen ELY-keskukselta, Hämeen liitolta, Museovirastolta, Kanta-Hämeen pelastuslaitokselta, Elenia Lämpö Oy:ltä, Elenia Verkko Oy:ltä ja HS-Vesi Oy:ltä. Lausuntoja saatiin kuusi. Elenia Verkolta ei saatu lausuntoa.

Luonnosvaiheen lausunnot

1. Hämeen ELY-keskus

8.1.2018

Kirsti Nieminen, ylitarkastaja

Liisa Härmä, ympäristölakimies

Liikenne

Hämeenlinnan linja-autoasema on tärkeä joukkoliikenteen solmupiste ja sen suunnittelussa tulee ottaa monia asioita huomioon. Kaavatyön aikana on konsultoitu liikennöitsijöitä 1.11.2017 pidetyssä joukkoliikennetyöryhmässä linja-autolaitureiden ja yleisesti torialueen suunnittelussa. Linja-autojen kiertosuunnan vaikutuksia Paasikiventien ja muiden ympäröivien katujen liikenteeseen on arvioitu ja myös kevyen liikenteen turvallisuus ja pääpyöräreittien huomioiminen on saanut jalansijaa alustavissa suunnitelmissa. Kaavatyön lähtöaineistona on paljon liikenteellisiä selvityksiä. Suunnittelu vielä etenee kaavatyön edetessä. Linja-autoasema on tärkeä solmupiste myös ELY-keskuksen reittiliikenteessä.

Kaavaselostuksessa on mainittu, että linja-autoaseman aukiolla jäävä alue on haastavan pieni. Aukiolle on tehty kaavatyön aikana tarkasteluja ja luonnoksia mm. laitureiden tyypistä ja sijoittelusta. Liikennöitsijöiden näkökulmasta aukiolle olisi suunniteltava **läpiajettavat laiturit ja suunnittelussa tulee myös huomioida mahdollisuus ohittaa etummaisella laiturilla oleva linja-auto tarpeen vaatiessa**. Liikennöitsijät ovat myös esittäneet huolensa **kaukoliikenteen siirtymisestä Kaivokadun pysäkeille**, mikäli linja-autoaseman laitureita ei suunnitella läpiajettaviksi. Jo nyt osa yrittäjistä ajaa vain Kaivokadun kautta ja Kaivokadun pysäkit ovatkin vilkkaita. Kuitenkaan tässä tilanteessa ei liene todennäköistä, että kaikki kaukoliikenteen yrittäjät jättäisivät linja-autoaseman kiertämättä. Siksi myös kaukoliikenne on muistettava huomioida aukiota suunniteltaessa ja **bussiliikenteen on toimittava mahdollisimman sujuvasti**.

Suunnittelussa on myös otettava huomioon **rahti ja saattoliikenne**. Rahti on tärkeä osa Matkahuollon liiketoimintaa ja sen sujuva käsittely on tärkeä osa linja-autoaseman toimintaa. **Rahti ja asiakkaat tulee suunnitella erilleen toisistaan** ja lisäksi rahdin sijoittamisessa tulee ottaa yrittäjien näkökulmat ja kokemukset huomioon. Saattoliikenteen osalta kaavaselostuksessa on mainittu, ettei se mahdu ahtaalle aukiolle ja se tulee toteuttaa korttelin ulkopuolella. Saattoliikenteen toimivuus on äärimmäisen tärkeää ja sen rooli korostuu, kun kaavamutoksen ja tulevaisuuden täydennysrakentamisen myötä liityntäparkkien määrä vähenee huomattavasti.

Saattoliikenteen järjestämiseen tulee saada selvyys kaavatyön edetessä sen toimintaedellytysten varmistamiseksi.

Kaavaselostuksessa on nykytilan kuvauksessa mainittu, että bussiterminaalin takana olevaa pysäköintialuetta käytetään tällä hetkellä pitkäaikaiseen liityntäpysäköintiin sekä lyhytaikaiseen linja-autojen pysäköintiin. Lisäksi pitkäaikaista liityntäpysäköintiä on myös Hämeensaaren pysäköintialueella. Kaikki nämä pysäköintialueet puretaan uuden rakentamisen tieltä eikä korvaavia pysäköintialueita ole esitetty. Kaavaselostuksessa ainoastaan mainitaan, että pitkäaikais- ja myös linja-autojen pysäköinti tulee järjestää korttelin ulkopuolella. Joukkoliikennetyöryhmässä liikennöitsijät muistuttivat, että **kuljettajien tauot ovat lakisääteisiä ja pysäköintipaikkoja linja-autoille olisi oltava linja-autoaseman välittömässä läheisyydessä**. Parkkipaikkaa katuverkolta etsivät linja-autot tukkivat muuta liikennettä ja kiertely maksaa noin euron kilometriltä. Kaavassa tulee huomioida pysäköintiohjelman määräämien asukas- ja liiketilapysäköinnin lisäksi myös **linja-autoaseman tarvitsema liityntäpysäköinti**. Vaikka kohteeseen rakennettava asutus on hyvien joukkoliikennedyhteyksien varrella ja kävelyä ja pyöräilyä tukeva, ja yhteiskäyttöautolla voidaan vähentää pysäköintipaikkojen tarvetta, tulee huomioida, että linja-autoaseman palveluita käyttävät myös kauempana asuva väestö, jotka liikkuvat myös henkilöautoilla. Hyvistä kaukoliikenteen yhteyksistä ei ole hyötyä, elleivät ne ole saavutettavissa myös kauempaa.

Hämeenlinna on aikaisemmin ehdottanut **pysäkkiä valtatie sisääntulorampille** (pohjoisen suuntaan ajettaessa). ELY-keskus on pyytänyt lisäselvityksiä, mm. liikennesimulointeja ja ajoratasuunnitelmia. Tulee selvittää, onko ratkaisu riittävän turvallisesti toteutettavissa. Asiaan suhtaudutaan kriittisesti, koska kyseessä on vilkkaan moottoritien vilkas ramppi. Lisäksi kohteessa olevat liikennevalot ja kaistajärjestelyt tuottavat haastetta. **Rampin mahdollisen pysäkin rooli tulee huomioida kaavatyössä.**

Melu ja ilmanlaatu

Melutarkastelu on tehty soveltaen Engelinrannan osayleiskaavan yhteydessä tehtyä (Sito Oy, 2015) meluselvitystä, jossa myös linja-autoaseman korttelin rakennusmassa ja liikenneväylän melun leviäminen on kuvattu. Kaavaehdotuksessa korttelin uusien asuinrakennusten julkisivun ja ikkunoiden ääneneristävyydestä on annettu kaavamääräys Paasikiventien aiheuttamaa liikennemelua vasten, mikä on hyvä asia. Paasikiventien vilkas liikenne vaikuttaa **melutason lisäksi ilmanlaatuun, ja kaavaan tulisi harkita lisättäväksi parvekkeiden sijaintia ja niiden meluntorjuntaa koskevia määräyksiä.**

Uutta asumista sijoitetaan alueelle, jossa sijaitsee vilkas liikenneväylä (Paasikiventie) ja bussiterminaali. Väylän liikennemäärän ennustetaan lisääntyvän lähivuosina 25 000 – 27 000 ajoneuvoon vuodessa (ennuste 2040), kun moottoritien (VT3) liikennemäärä nykytilanteessa on 26 676 ajoneuvoa/vrk. Liikenteen ennustetaan alueella lisääntyvän huolimatta siitä, että kaavalla lisätään hyvien joukkoliikennedyhteyksien varrella olevaa keskusta-asumista ja tuetaan kävelyä, pyöräilyä ja yhteiskäyttöautoilua. Asuminen sijoittuu vilkkaan liikenneväylän välittömään läheisyyteen, jolloin meluntorjuntatarve lisääntyy. Melun keskiäänitaso päivällä ja yöllä ylittää kaava-alueella meluohjeavot jo nykytilanteessa. **Tulevan maankäytön tilanteessa Paasikiventien puolella olevien asuinrakennusten julkisivuun kohdistuu yli 65 dB:n melu**. Mikäli julkisivuun uhkaa kohdistua yli 70 dB(LAeq):n melutaso tulee liikennesuunnittelulla (nopeusrajoitukset, liikennemäärät) tai riittävällä suoja-alueella tms. keinoilla varmistaa, että julkisivun äänitaso ei ylitä 70 dB(LAeq). **Julkisivuun kohdistuvan melun ollessa yli 55 dB(LAeq) tulee asunnolla olla vähintään tuuletusmahdollisuus (ikkuna, parveke tai ovi) sellaiselle julkisivulle, jonka kohdalla päivällä melutaso 55 dB(LAeq) ja yöllä 45 dB(LAeq) saavutetaan.**

Bussiterminaali ja sen toiminnot (ajoneuvojen tyhjäkäynti, autojen lämmitys, peruutusäänet, tavarantoiminta) vaikuttavat niin ikään asuntojen melutilanteeseen ja ilmanlaatuun. **Bussiterminaalin melu ja sen vähentäminen tulisi huomioida liikennöintireittejä valittaessa.**

Hulevedet

Engelinrannan hulevesien hallinnan yleissuunnitelmassa tavoitteeksi esitetään Engelinrannan kaava-alueen sisäisen hulevesitulvariskin vähentäminen sekä linja-autoaseman hulevesitulvaongelman hallitseminen. Tulvaongelma esitetään ratkaistavaksi rakentamalla uuden alikulun yhteydessä uusi isompi hulevesiviemäri korvaamaan vanha rakenne, mikä laskelmien mukaan poistaa ongelman. Lisäksi uusille kiinteistöille esitetään toteuttavaksi tonttikohtaisia hulevesien hallintaratkaisuja mitoituksella 1 m³ / 100 m² läpäisemätöntä pintaa ehkäisemään paikallista tulvariskiä ja myös parantamaan hulevesien laatua. ELY-keskus pitää yleissuunnitelmassa esitettyjä toimenpiteitä hyvänä ratkaisuna ja kiinnittää huomiota siihen, että **kaavaluonnoksessa on mainittu ainoastaan tulvareitit, vaikka tarvetta on myös viivytyrakenteille.**

Kaavamääräyksistä

Asemakaavamerkintöjen- ja määräysten selityksistä puuttuu kaavakartassa esitetty rakennuksen suurinta sallittua kerroslukua osoittava merkintä IkII ja IkVII yhdistelmän Ik osalta. Merkintä jää näin ollen epäselväksi.

Osallisten luetteluun pyydetään lisäämään Uudenmaan ELY-keskus.

Lausunnon valmisteluun ovat osallistuneet Mira Linna Uudenmaan ELY-keskuksesta (liikenne), Anne Puska, Rauno Penttinen ja Merja Suomalainen Hämeen ELY-keskuksesta.

Vastine:

Kaavaratkaisu mahdollistaa erilaisten liikennesuunnitelmavaihtoehtojen toteuttamisen linja-autoaseman aukiolla. Kaava suunnitellaan tältä osin muuntojoustavana, koska liikennöintitarpeet ja muu toiminta aukiolla voivat muuttua ja todennäköisesti muuttuvat myös tulevaisuudessa. Kaavaehdotusta laadittaessa on tutkittu vielä muita liikennesuunnitelmavaihtoehtoja linja-autoaseman aukiolle ja linja-autoaseman lähiympäristöön. Kaupunki on huomioinut liityntäpysäköinnin, linja-autojen lyhytaikainen pysäköinnin (tauot) ja saattoliikenteen tarpeet. Linja-autoaseman aukion suunnitelma valmistellaan aikanaan päätettäväksi kaupunkirakennelautakuntaan erikseen. Aukion suunnittelun tavoitteena on paitsi sujuva bussiliikenne, myös bussia käyttävien asiakkaiden turvallisuuden parantaminen nykytilanteeseen nähden. Linja-autoaseman itäpään sijoittuva pysäköimispaikka toteutuu maantasopysäköintipaikkana, joka palvelee korttelin lyhytaikaista asiointipysäköintiä. Sitä voidaan hyödyntää myös saattoliikenteen pysäköintialueena, mikäli näin sovitaan. Muutoin saattoliikenteen pysäköinti tapahtuu kadunvarsipysäköintinä. Pitkäaikainen liityntäpysäköinti tapahtuu jo nykytilanteessa Hämeensaaren pysäköintialueella. Tulevaisuudessa Engelinrannan asemakaavoituksen edistyessä Hämeensaaren pysäköintialueelle rakennetaan asuinrakennuksia, jolloin pitkäaikaispysäköinnin mahdollisuudet vähentyvät merkittävästi. Pitkän aikavälin tavoitteena on, että liityntäpysäköinti siirtyy yleisiin pysäköintilaitoksiin. Bussien taukopysäköinti osoitetaan Hämeensaaresta. Sille on tulevaisuudessa etsittävä paikka esim. Eteläkadun varresta, kun Engelinrannan rakentaminen etenee.

Valtatien 3 rampille mahdollisesti toteutettava pysäkki saattaa vähentää linja-autoliikenteen määrää linja-autoaseman aukiolla. Liikennöinnillä linja-autoasemalle on kuitenkin etuja matkustajan näkökulmasta esimerkiksi taksiliikenteen, turistibussien, seutu- ja kaupunkiliikenteen suhteen. Myöskään rahtia ei pystytä järjestämään rampin pysäkille, joten linja-autoasemalle liikennöinnillä uskotaan edelleen olevan kysyntää.

Kaavaehdotusta laadittaessa teetettiin kaava-alueesta Engelinrannan melutarkastelua täydentävä meluselvitys. Meluselvityksen suositukset huomioidaan kaavamerkinnöissä ja -määräyksissä. Mikäli Paasikiventie siirretään, tieliikennemelusta johtuen parvekkeiden toteuttaminen Paasikiventien puoleiselle julkisivulle vaikeutuu. Tarvittaessa parvekkeet on toteutettava viherhuoneina. Lisäksi ehdotusvaiheessa on laadittu ilmanlaatuselvitys ja linja-autoaseman kuntotutkimus.

Kaupungin hulevesistrategian suositusjärjestyksen mukaisesti hulevedet käsitellään ja hyödynnetään ensisijaisesti syntypaikallaan. Linja-autoaseman ympäristössä havaitut hulevesiongelmät johtuvat pitkälti keskustan ruutukaava-alueen hulevesien hallinnan kapasiteetin riittämättömyydestä, jolloin ongelmat ilmenevät alavilla maastokohdilla linja-autoaseman ympäristössä. Sibeliuksenkadun varren hulevesiputken kapasiteetin suurentamisen lisäksi kaupunki on suunnittelemassa alueellista hulevesien viivytystä / kennorakennetta Palokunnankadun ja Sibeliuksenkadun kulmaan linja-autoaseman aukiolle. Hulevesien viivytystä koskeville kaavamääräyksille ei katsota olevan tarvetta lähellä purkupaikkaa, vaan kiinteistökohtaisia viivytymääräyksiä annetaan tulevissa keskustan kaavamuutoksissa, jotta mm. Sibeliuksenkatua alas johtuvien hulevesien määrä olisi pienempi ja hetkittäin esiintyviä tulvia pystyttäisiin paremmin välttämään.

Kaavamääräykset tarkistetaan kerroslukujen osalta ehdotusvaiheessa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman osallisiin merkitään Uudenmaan ELY-keskus.

2. Hämeen liitto

Maakuntajohtajan päätös § 150/2017, 20.12.2017

Anna-Mari Ahonen, maakuntajohtaja

Heikki Pusa, suunnittelujohtaja

Heimo Toiviainen, maakunta-arkkitehti

Maakuntajohtaja päättää antaa Hämeenlinnan kaupungille seuraavan lausunnon:

- Hankealueella on voimassa Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavaan (2015) sisältyvä aluevaraus (Cs) keskustatoimintojen alue, jolla on arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä. Merkinnällä osoitetaan seudullisesti merkittävien keskustan keskustahakuisten asumis-, palvelu-, hallinto- ja muiden toimintojen alueita niihin liittyvine liikennealueineen ja puistoinen. Hankealueella on maakunnallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi luokiteltu linja-autoasema ja hankealue liittyy Palokunnankadun varren maakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön.

Cs-aluetta koskee suunnittelumääräys: ”Merkinnän mukaisella alueella yhdyskuntarakenteen kaupunkimaisuus on varmistettava tiivistämällä ja täydentämällä olemassa olevaa kaupunkirakennetta kestävin periaattein, jossa erityinen huomio on osoitettava arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön vaalimiseen. Alueen kehittäminen, maankäyttö ja rakentaminen edellyttävät yksityiskohtaisempaa suunnittelua ja vaikutusten arviointia. Alueen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota alueen liikennejärjestelyihin ja hankkeiden toteutuksen ajoittamiseen. Alueen suunnittelussa ja rakentamisessa tulee kiinnittää huomiota hyvään rakennustapaan, tasapainoisen kaupunkikuvan tuottamiseen, monipuolisen palvelurakenteen edistämiseen ja arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön vaalimiseen. Keskusta-alueilla tulee kiinnittää erityistä huomiota kävelypainotteisiin ratkaisuihin ja kävelykeskustojen kehittämiseen.”

Hämeen liiton kannanotto asemakaavahankkeen luonnokseen:

- Linja-autoaseman asemakaavamuutoksen luonnos edustaa ns. hankekaavaa, joka perustuu kilpailun voittaneeseen **kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti korkealaatuiseen ehdotukseen**. Kyseinen hanke pyrkii antamaan korttelille vahvan ja selkeän nykyaikaisen imagon ja ratkaisemaan toiminnallisia tavoitteita niiden määrään nähden erittäin tiiviissä ja arvokkaassa kaupunkitilassa. Asemakaavamuutoksen luonnos on laadittu hankkeeseen perustuen tavoitteena mahdollistaa suunnitelma, jota edelleen kehitetään kaavatyön rinnalla. Asumisen ja monipuolisten palvelutoimintojen mahdollistaminen linja-autoaseman kortteliin

on erittäin suositeltavaa ydinkeskustan asukasmäärän sekä asukas- ja palvelurakenteen kannalta. Korttelin liikenneratkaisuissa painotetaan myös kiitettävästi pyöräilyn ja kävelyn toimivuutta.

- Asemakaavamuutoksen luonnoksessa korttelin eteläinen Paasikiventien puoleinen julkisivu on noin 100 metriä pitkä. Katutasolla ensimmäistä kerrosta hallitsee autopaikoitushallin noin 75 metrinen umpiseinä, jonka vieressä kulkee Paasikiventien kevyen liikenteen väylä. Tontinluovutuskilpailun voittajaehdotuksen kuvauksessa todetaan, että kyseistä julkisivun osaa elävöitetään taustavalaistulla perforoidulla metallilevyllä, jonka aukoista eteenpäin näkyvä valo muodostaa esittäviä tai abstrakteja kuvioita viereiseen katumaisemaan. Hämeen liitto toteaa, että valaistusidea ei todennäköisesti toimi päivänvalossa ja **pitkä umpiseinä katutasossa** muodostaa kaupunkikeskustassa todellisen suunnitteluhaasteen. Katutaso – etenkin kadun ja kortteleiden välinen vuorovaikutus – on kaupunkikeskustan toiminnan ja kaupunkielämän kannalta tärkein ympäristö. Tämän vuoksi **kyseisen umpiseinän jäsentelyyn, rytmiin, väriin, aukotukseen ja muotoon tulisi jatkotyössä kiinnittää erityistä huomiota**. Ratkaisua helpottaisi, mikäli kyseiselle julkisivun osuudelle olisi korttelissa mahdollista sijoittaa kaupunkielämää rikastuttavia toimintoja.
- Asemakaavakartassa esitettyä **rakennuksen suurinta sallittua kerroslukua** osoittavaa merkintää IkII ja IkVII ei ole merkintöjen ja määräysten listassa yhdistelmän Ik osalta selitetty. Selostuksen sivulla 40 todetaan lisäksi ”linja-autoaseman rakennusoikeus on 2000 k-m² ja suurin sallittu kerrosluku IkIII, sillä rakennuksessa on korkeimmalla kohdalla kolme kerrosta.” Asemakaavakartassa linja-autoaseman rakennusalalla on kuitenkin merkintä IkII. Kaavassa tulee olla selkeä tieto eri rakennusalojen suurimmasta sallitusta kerrosluvusta huomioiden maanpäälliset kellarikerrokset.

Hämeen liitto toteaa, että linja-autoaseman asemakaavamuutoksen luonnos on maakuntakaavan mukainen ja edistää sen toteuttamista. Hämeen liitto puoltaa asemakaavamuutoksen ehdotuksen laatimista nyt lausunnolla olevan luonnoksen pohjalta yllä oleva huomioiden.

Päätös: Hyväksyn esityksen.

Vastine:

Asemakaavaprosessin ehdotusvaiheessa laaditaan myös aluetta koskevat rakentamistapaohjeet. Rakentamistapaohjeissa otetaan kantaa myös maantasokerroksen rakentamisen laatuun (julkisivun jäsentelyyn, rytmiin, väriin, aukotukseen ja muotoon). Kyseinen Paasikiventien varren julkisivu ei ole houkutteleva paikka liiketilaille, vaan liiketilat tulee keskittää vilkkaammille kävelyreiteille asemakaavaukion ja Sibeliuksenkadun puolelle.

Kaavamääräykset tarkistetaan kerroslukujen osalta ehdotusvaiheessa.

3. Museovirasto

9.1.2018

Helena Taskinen, yli-intendentti

Kaija Kiiveri-Hakkarainen, intendentti

Juuri lainvoiman (31.8.2017) saaneessa osayleiskaavassa alueen rakentamisen enimmäiskorkeudeksi on määritelty kahdeksan kerrosta. Tosin esitettyssä kaavaluonnoksessa on määritelty uudisrakentamisen räystäskorkeudet, tätä Museovirasto pitää hyvänä ratkaisuna. Koska **IX kerrosta on yleiskaavan vastaista ja kerroskorkeuden vähentäminen on myös kaupunkikuvallisesti myönteistä, on asemakaavan syytä noudattaa yleiskaavamääräyksiä.**

Asemakaavan selostuksessa sivulla 42 todetaan seuraavaa: ” Linja-autoaseman aukiolle jäävä tila on haastavan pieni johtuen mm. linja-autoaseman rakennuksen suojelusta. Useita linja-autoaseman toimintaan liittyviä toimintoja kuten linja-autojen tilausajojen pysäköinti, muu linja-autojen pidempiaikainen pysäköinti, saattoliikenteen järjestelyt ja kaukoliikenteen asiakkaiden liityntäpysäköinti on osoitettava muualta korttelin ulkopuolelta.”

Linja-autoaseman suojeleminen kaavalla ei pienennä alueen tilaa, vaan sen tekee alueelle kaavoitettava suuri uudisrakentamisen määrä. Tältä osin kaavaselostus on muutettava asiallisempaan muotoon.

Kaavahankkeessa olisi voitu myös tutkia mahdollisuutta sijoittaa linja-autoaseman laituritoiminnot ja rantatori asemarakennuksen eteläpuolelle ja asuinrakentaminen pohjoispuolelle.

Muutoin Museovirastolla ei ole huomautettavaa kaavaluonnokseen.

Vastine:

Kaavaehdotusta laadittaessa on päädytty vähentämään suurinta sallittua kerroslukua. Ratkaisu on paitsi kaupunkikuvallisesti myös toteutuksen kannalta parempi, koska yli kahdeksankerroksissa rakennuksissa vaaditaan kaksi uloskäytävää.

Kaavaselostuksen s. 42 olevaa tekstiä tarkistetaan ymmärrettävämpään muotoon.

Lausunnossa ehdotettu ratkaisu sijoittaa asuinrakentaminen linja-autoaseman pohjoispuolelle, ei olisi Engelinrannan osayleiskaavan mukainen ratkaisu. Rakentaminen sijoittuisi tällöin historialliselle rantatorille. Osayleiskaavassa on edellytetty, että alueen suunnittelun lähtökohtana tulee olla suojeltavan asemarakennuksen säilyttäminen sekä historiallisen rantatorin huomioiminen.

4. HS Vesi Oy

8.1.2018

Jarno Laine, suunnittelupäällikkö

Kaavamuutos on HS-Veden kannalta hyvä asia, koska kaupunkirakenne tiivistyy ja samalla paranee vesihuoltoverkostojen käyttötehokkuus. Kaavamuutosalue voidaan liittää nykyiseen kaavamuutosalueetta ympäröivään vesihuoltoon (vesijohto ja jätevesi).

Alueen suurimmat haasteet ovat hulevesien hallinnan osa-alueella. Tällä hetkellä ruutukaava-alueelta Sibeliuksenkadun suunnasta rankkasateella tulevien hulevesien poisjohtamiskapasiteetti on riittämätön. Kapasiteetin ylittyminen on aiheuttanut (mm. 2011) nykyisen Paasikiventien jalankulkutunnelin täyttymisen hulevedellä. Lisäksi kapasiteetin ylittyessä hulevesi muodostaa ison vesialtaan linja-autoaseman ja Paasikiventien väliselle parkkipaikalle.

Kyseinen kaavamuutosalue sisältyy Engelinrannan OYK kaavakokonaisuuteen. Engelinrannan kokonaisuudesta on tehty vuonna 2014 hulevesien hallinnan yleissuunnitelma (Sito 2014). Suunnitelmassa on esitetty (kappale 3.1.4 linja-autoaseman hulevesitulvariskin hallinta ja uuden alikulun järjestelyt), että Paasikiventien alikulun uusimisen yhteydessä nykyinen vuonna 1977 rakennettu 700 mm hulevesiviemäri korvataan isommalla 1000mm putkella, jonka kapasiteetti riittää johtamaan vesiä myös kovemmalla rankkasateella.

HUOM! Mikäli linja-autoaseman kortteli toteutetaan ennen alikulun ja sen yhteydessä toteutettavan isomman huleveden purkuputken rakentamista, niin kaavamuutosalueen toteuttamisessa on otettava huomioon se, että huleveden poisjohtamiskapasiteetti ei ole tällä hetkellä riittävä ja hulevesi saattaa tulla ko. kaavamuutosalueelle. Lisäksi Siton 2014 suunnitelmassa on oletettu, että alueen kiinteistöille tulee **hulevesien hidastamisvelvoite 1**

m3/100 m2 (kappale 3.1.6 Kiinteistökohtainen hulevesien hallinta), joka pitää ottaa huomioon myös tässä linja-autoaseman korttelissa, koska hulevesien vaikutusalue on sama kuin Engelinrannan OYK:n alueella.

HS Vesi toteuttaa hulevesiputken laajentamisen tämänhetkisen suunnitelman mukaan samanaikaisesti alikulun uusimisen yhteydessä, mutta hulevesien hallinnan kokonaisvastuu ko. kaavamuuotosalueella kuuluu Hämeenlinnan kaupungille.

Vastine:

Kaavan ehdotusvaiheessa on päädytty siihen, ettei asemakaavalla ei aseteta hulevesien hallinnan viivytysmääräyksiä kiinteistöille lähellä Vanajaveden purkupaikkaa. Sen sijaan kaupunki suunnittelee alueellisen hulevesien hallinnan ratkaisua Rantatorille Sibeliuksenkadun ja Palokunnankadun kulmaan, jotta keskustan ylemmiltä maastokohdilta Sibeliuksenkatua alas valuvia hulevesiä saataisiin hallittua ennen kuin ne aiheuttavat tulvaongelmia uudisrakentamiseen tavoitellulla alueella. Hulevesien hallinnan toimenpiteet on toteutettava ennen alueen uudisrakentamista.

5. Kanta-Hämeen pelastuslaitos

27.12.2017

Petri Talikka, pelastuspäällikkö

Tutustuttuani kaava-aineistoon totean pelastusviranomaisen lausuntona seuraavaa:

- palo- ja pelastuskalustolla on oltava mahdollisuus päästä **riittävän lähelle rakennusta** (pelastustie), (YM:n asetus rakennusten paloturvallisuudesta 848/2017, 40 §)
- em. pelastustien mitoituksessa on huomioitava Kanta-Hämeen pelastuslaitoksen asiasta 29.9.2015 laatima ohje
- rakennusten jokaiselta poistumisalueelta on oltava riittävä määrä toisistaan riippumattomia, erillisiä ja tarkoitukseen sopivia uloskäytäviä (YM:n asetus rakennusten paloturvallisuudesta 848/2017, 33 §)

Em. palo- ja poistumisturvallisuuteen liittyvät asiat voidaan ratkaista rakennuslupakäsittelyn yhteydessä, mutta pelastusviranomaisen haluaa tuoda ne huomioitavaksi jo kaavoitusvaiheessa.

Tämä lausunto perustuu Hämeenlinnan kaupungin kaavoituksen laatimaan ja 16.11.2017 päivätyyn asemakaavakarttaan ja sitä koskevaan asemakaavan selostuksen luonnokseen.

Vastine:

Kanta-Hämeen pelastuslaitoksen kanssa on pidetty erillinen suunnittelukokous 1.3.2018 alustavien rakennussuunnitelmaluonnosten palo- ja pelastusasioista. Ehdotusvaiheessa kaavaratkaisua on muutettu siten, että korttelialuetta on laajennettu etelään kohti Paasikiventietä, jotta linja-autoaseman ja uudisrakentamisen väliin jäisi leveämpi käytävä. Pelastusteistä ja pelastusauton nostopaikoista on pidettävä vielä rakennussuunnitteluvaiheessa neuvottelu pelastuslaitoksen kanssa.

6. Elenia Lämpö Oy

11.12.2017

Mikko-Matti Kojonsaari, verkostosuunnittelija

Asemakaavan muutos 4. kaupunginosa Keskusta, linja-autoaseman korttelin 14 (LA), siihen liittyvät linja-autoaseman liikennealueet (LLA), virkistys- (VP) ja katualuetta:

- Kaavamuutokseen ei ole huomautettavaa
- Kaukolämpölinjan siirtoa on käsitelty erillisessä työpalaverissa

Vastine:

Elenia Lämmöltä on saatu kaukolämpölinjalle uusi sijoituspaikka Rantatorilla, joka huomioidaan asemakaavaehdotuksessa. Sijoituspaikkaan on vaikuttanut mm. olemassa olevien hulevesiputkien sijainti aukiolla.

Ehdotusvaiheen palaute

Kaupunkirakennelautakunta käsitteli linja-autoaseman korttelin asemakaavan muutosehdotusta kokouksessaan 21.8.2018 (§114). Asemakaavaehdotus (pvm 9.8.2018) on ollut julkisesti nähtävillä ehdotusvaiheen kuulemista varten 3.9. - 2.10.2018 välisen ajan. Nähtävilläolon aikana ei saatu muistutuksia. Keskikaupungin asukasyhdistys on jättänyt muistutuksen asemakaavaehdotuksesta 18.10.2018. Lisäksi kaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot Hämeen ja Uudenmaan ELY-keskukselta, Hämeen liitolta, Museovirastolta, Kanta-Hämeen pelastuslaitokselta, Elenia Lämpö Oy:ltä, Elenia Verkko Oy:ltä ja HS-Vesi Oy:ltä. Lausuntoja saatiin viisi ja Hämeen liitto ilmoitti 19.9.2018, ettei sillä ole kaavaehdotuksesta erityistä lausuttavaa ja että maakuntaliiton luonnosvaiheen lausunnossa esitetyt asiat on huomioitu kaavaehdotusta laadittaessa. Elenia Verkolta ei saatu lausuntoa.

Ehdotusvaiheen lausunnot

1. Hämeen ELY-keskus

4.10.2018

Kirsti Nieminen, ylitarkastaja

Liisa Härmä, ympäristölakimies

- - -

ELY-keskus muistuttaa, että **valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on uusittu** ja ne ovat tulleet voimaan 1.4.2018. Kaavoissa, jotka eivät ole olleet ehdotuksena nähtävinä muutosten voimaan tullessa, tulee noudattaa uusittuja tavoitteita.

Melu

Yhdyskuntarakenteen tiivistämisessä lähtökohtana on se, että rakennuksen **yhden julkisivun altistuminen 65 dB:n melutasolle voidaan hyväksyä tehtäessä täydennysrakentamista erittäin tiiviissä kaupunkirakenteessa**. Tavoitteena melualueelle sijoitettavilla asuinrakennuksilla tulee olla se, että rakennuksella voidaan suojata jotain jo olemassa olevaa piha- tai virkistysaluetta tms. ja näin parantaa alueen ääniympäristöä. Meluisille alueille rakennettaessa tulee myös huolehtia siitä, että piha-alueiden melutaso on mahdollisimman alhainen ja niiden koko riittävä, ottaen huomioon piha-aluetta käyttävien asukkaiden lukumäärä. Lisäksi on huolehdittava siitä, että **kaikilla asunnoilla, joiden julkisivu on meluisalla puolella, on myös julkisivu, jolla ohjearvot toteutuvat**.

Suunniteltaessa asuinrakennus tai asuinrakennuksia melualueelle ei tarkoita sitä, että samalla voitaisiin unohtaa melutason ohjearvot kokonaan ja luoda alueita, joiden ääniympäristö on huono ja ihmisillä ei ole mahdollisuutta viihtyisään ja terveelliseen ympäristöön. ELY-keskuksen kanta on, että **asuinrakennuksia ei voida sijoittaa sellaiseen ympäristöön, jossa melun ohjearvot ylittyvät huoneiston kaikilla julkisivuilla**. Tällöin asukkaille ei jää mahdollisuutta pitää ikkunoita auki suuntaan, jossa melusta aiheutuva häiriö olisi riittävän alhainen. Tämä laskee merkittävästi asumisviihtyisyyttä. Vähimmäisvaatimus on, että hiljaisen julkisivun puolella alittuu ohjearvojen mukainen melutaso. **Julkisivuun kohdistuvan melun ollessa yhdellä julkisivulla yli 55 dB, mutta alle 60 dB (LAeq) voidaan vaatimuksissa (läpitalon huoneistosta) joustaa silloin, kun asuinhuoneistoille voidaan viihtyisyyden ja terveellisuuden takaamiseksi varmuudella järjestää parveke, ikkuna tai ovi tms. siten, että melutaso näiden kohdalla on päivällä alle 55 dB(A) ja yöllä vanhoilla alueilla alle 50 dB(A) ja uusilla alueilla 45 dB(A), mahdollisen parvekelasituksen ollessa osittain auki**.

Lisäksi ELY-keskus huomauttaa, että julkisivun ääneneristysvaatimus ja koneellinen ilmanvaihto eivät korvaa mahdollisuutta tuulettaa huoneistoa ikkunan kautta, vaan **tuuletusikkunan kohdalla on saavutettava vähintään VNP:n 993/1992 mukaiset melunohjearvot** (KHO 1.7.2013).

Tässä hankkeessa melutason ohjearvot ylittyvät paikoin rakennuksen kaikilla julkisivuilla. Näin suunnittelulla ei ole saavutettu terveellistä ja laadukasta ääniympäristöä, jossa asukkailla olisi esim. mahdollisuus pitää asuntonsa ikkunoita halutessaan auki ilman, että altistuvat melulle. Lisäksi on otettava huomioon, että joillekin ihmisille esim. parveke voi olla ainoa paikka, johon he pääsevät omatoimisesti. Silloin parvekkeen melutasot ovat viihtyisyyden ja terveyden kannalta oleellisia.

Matkahuoltotoiminta aiheuttaa itsessään liikennettä ja siitä aiheutuvaa melua ja päästöjä. Linja-autoaseman liikenteestä aiheutuvat **hetkelliset melutasot saatetaan kokea häiritsevinä**, vaikka laskennallisesti keskiäänitasot pysyisivät ohjearvojen mukaisina. Linja-autoliikenteen aiheuttamia enimmäistasoja on tarkasteltu meluselvityksessä ja se osoittaa, että enimmäistasot ovat paikoin korkeita. Kaavassa annetuilla meluun ja ilmanlaatuun liittyvillä määräyksillä voidaan lähtökohtaisesti varmistaa asumisen terveellisyden minimivaatimukset, eli ohjearvojen täyttyminen sisätiloissa. Muun ympäristön osalta terveys- ja viihtyisyydestä johtuvat vaatimukset toteutuvat osin.

Lausunnon valmisteluun on osallistunut Larri Liikonen Uudenmaan ELY-keskuksesta (melu).

Vastine:

Kaavaselostusta täydennetään valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden osalta. MRL:n 24 §:n mukaan valtion viranomaisten toiminnassa, maakunnan suunnittelussa ja muussa alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteutumista. Asemakaavamuutoksen laadintaa ohjaa oikeusvaikutteinen Engelinrannan osayleiskaava, joten kaavaselostuksessa ei MRA 25 §:n mukaan tarvitse esittää selvitystä kaavan suhteesta valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin ja maakuntakaavaan, mutta valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet otetaan huomioon kaavan laadinnassa ja kaavaselostuksessa kaavan vaikutusten arvioinnissa.

Asemakaavaehdotuksessa osoitettu käyttötarkoitusmerkintä AL, sallii alueella asuin-, liike- ja toimistorakentamisen. Asemakaavaehdotuksen yleismääräyksissä on mainittu leikki- ja oleskelualueiden, kattoterassien ja parvekkeiden melun A-painotetun ekvivalenttitason maksimi valtioneuvoston päätöksen mukaisin ohjearvoin yöllä ja päivällä. Lisäksi asemakaavaehdotuksessa on edellytetty meluntorjuntasuunnitelman laatimista rakennuslupa-asiakirjoihin. Tämän suunnitelman perusteella on tarvittaessa asemakaavassa esitetyt ääneneristävyysvaatimuksia ja asuinhuoneiden ulkoseinien ja ikkunoiden ääneneristävyttä parannettava sekä huolehdittava asuntojen suuntaamisesta myös ohjearvot täyttävään suuntaan. Melun A-painotettu ekvivalenttitaso (LAeq) saa olla asuinhuoneissa päiväaikana (klo 7-22) enintään 35 dB ja yöaikana (klo 22-7) 30 dB. Meluntorjuntasuunnitelman perusteella voidaan todentaa, mihin suuntaan asunnot on mahdollista sijoittaa ja millaisin parvekeratkaisun melun ohjearvot on saavutettavissa oleskeluparvekkeilla. Äänitasoeroa voidaan siten parhaiten suurentaa parantamalla eristävän rakenteen (parvekelasituksen) ääneneristävyttä tai lisäämällä sisäpuolisen tilan äänen absorptiota eli äänen vaimennusta, esimerkiksi parvekkeen kattoon voidaan asentaa absorboivia levyjä. Myös tuuletusikkunoiden yhteyteen voidaan suunnitella rakenteellisia meluesteitä suojaamaan auki olevaa ikkunaa liikennemelulta. Tällaiset meluntorjuntaratkaisut on suunniteltava tapauskohtaisesti rakennussuunnittelun yhteydessä.

Mikäli Paasikiventie säilytetään nykyisellä paikallaan, melun keskiäänitasot päivällä jäävät alle 65 dB(A) laaditun meluselvityksen mukaan. Tilanteessa, jossa Paasikiventie siirretään lähemmäksi asemakaavoitettavaa korttelia, julkisivuihin kohdistuva päiväajan keskiäänitaso 65 dB(A) ylittyy ainoastaan Paasikiventien puoleisilla julkisivuilla ja yöaikaan ei ollenkaan lukuun ottamatta linja-autoliikenteestä aiheutuvia hetkellisiä maksimiäänitasoja. Hetkellisten maksimiäänitasojen

laskenta perustuu "keskimääräisen raskaan ajoneuvon" melupäästöön joka saattaa olla keskimääräisen linja-auton melupäästöä hieman suurempi. Alhaisilla (alle 50 km/h) ajonopeuksilla ääni aiheutuu käytännössä kokonaisuudessaan ajoneuvon moottoriäänestä. Melutasot todennäköisesti laskevat, mikäli linja-autoissa yleistyvät esim. sähkö- tai kaasubussit. Hetkelliset maksimiäänitasot voidaan kokea häiritsevinä, mutta kaupunkikeskustoissa äänitasot ovat joka tapauksessa hetkittäin korkeita.

Asuntojen on avauduttava suuntaan, jossa melun ohjeavot alittuvat, tai on järjestettävissä tuuletusmahdollisuus parvekkeen kautta, jolloin melutaso on oltava parvekkeella alle 55 dBA päivällä ja alle 50 dBA yöllä. Julkisivuun kohdistuva päiväajan keskiäänitaso on pääasiassa yli 55 dB(A), mikä tarkoittaa, ettei tuuletusmahdollisuus on järjestettävä lasitetun parvekkeen kautta.

Paasikiventien linjauksen yleissuunnittelussa voidaan lisäksi vielä selvittää melukaiteen toteuttamisen mahdollisuus ajoradan läheisyyteen, mikä on tehokkain tapa ratkaista meluntorjuntaa, jos tielinjaus siirtyy. Mikäli Paasikiventietä ei siirretä, voidaan Paasikiventien ja korttelialueen väliin toteuttaa suojaviheraluetta (nykyinen Paasikiventien puisto), jolla voi olla ainakin psykologinen vaikutus liikennemelun häiritsevyyteen. Kasvillisuus ajoradan läheisyydessä sitoisi tehokkaasti katupölyn leviämistä.

Asemakaavassa annetut melua koskevat määräykset ovat riittävät ohjaamaan rakentamista siten, että terveellisyys liittyvät näkökohdat tulevat huomioituksi yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Meluntorjunta edellyttää asemakaavan laadintaa yksityiskohtaisempaa rakennus- ja rakennesuunnittelua. Lausunnon perusteella täydennetään asemakaavan selostusta ja vaikutusten arviointia.

2. Museovirasto

12.9.2018

Helena Taskinen, yli-intendentti

Kaija Kiiveri-Hakkarainen, intendentti

Hämeenlinnan kaupunki on pyytänyt Museoviraston lausunnon linja-autoaseman asemakaavan muutoksen ehdotuksesta.

Museovirasto on perehtynyt kaava-aineistoon ja toteaa, ettei sillä ole huomautettavaa.

Vastine:

Koska Museovirastolla ei ole kaavaehdotukseen huomautettavaa, ei kaavaehdotusta ole tarpeen tältä osin muuttaa.

3. HS Vesi Oy

2.10.2018

Jarno Laine, suunnittelupäällikkö

Kaavamuuotos on HS-Veden kannalta hyvä asia, koska kaupunkirakenne tiivistyy ja samalla paranee vesihuoltoverkostojen käyttötehokkuus. Kaavamuuotosalue voidaan liittää nykyiseen kaavamuuotosaluetta ympäröivään vesihuoltoon (vesijohto ja jätevesi). Alueen suurimmat haasteet ovat hulevesien hallinnan osa-alueella. Tällä hetkellä ruutukaava-alueelta Sibeliuksenkadun suunnasta pintoja pitkin tulevan huleveden ja putkiverkon kautta rankkasateella tulevan hulevesien poisjohtamiskapasiteetti on riittämätön. Kapasiteetin ylittyminen on aiheuttanut (mm.2011 ja 2018) huleveden tulvimista linja-autoaseman alueelle ja Paasikiventielle. Kyseinen kaavamuuotosalue sisältyy Engelinrannan OYK kaavakokonaisuuteen. Engelinrannan kokonaisuudesta on tehty vuonna 2014 hulevesien hallinnan yleissuunnitelma (Sito 2014). Suunnitelmassa on esitetty (kappale 3.1.4 linja-autoaseman hulevesitulvariskin hallinta ja uuden alikulun järjestelyt), että Paasikiventien alikulun uusimisen yhteydessä nykyinen vuonna 1977

rakennettu **700mm hulevesiviemäri korvataan isommalla 1000mm putkella**, jonka kapasiteetti riittää johtamaan vesiä myös kovemmalla rankkasateella.

Koska tämän hetkisen tiedon mukaan linja-autoaseman korttelin rakentamista tullaan toteuttamaan ennen alikulun muutostöitä, joutuu HS-vesi toteuttamaan hulevesikapasiteetin kasvattamisen erillistyönä. Alustavasti on ajateltu, että kapasiteetin kasvattaminen toteutettaisiin vuoden 2019 investointiohjelmassa. Työn toteuttaminen vuoden 2019 investointiohjelmassa vaatii sen, että **HSVedelle varataan Paasikiventien poikkileikkauksesta aluevaraus, johon tarvittavat putkien rakentamiset voidaan toteuttaa ilman, että ne ovat esteenä myöhemmin toteutettavalle alikulun muutoksille.**

Hulevesien hallinnan kokonaisvastuu kuuluu Hämeenlinnan kaupungille ja HS-Veden **putkikapasiteetin nostaminen ei kuitenkaan kokonaan poista hulevesitulvan riskiä linja-autoaseman korttelialueella.** Tämän takia on alueen **asemaakaavassa otettava huomioon pintavesien hallinta mahdollisessa tilanteessa, että pinnoilla olevaa hulevettä ei päästä tarpeeksi tehokkaasti poistamaan putkiverkon kautta.** Lisäksi Siton 2014 suunnitelmassa on oletettu, että alueen kiinteistöille tulee **hulevesien hidastamisvelvoite 1m³/100m²** (kappale 3.1.6 Kiinteistökohtainen hulevesien hallinta), joka pitää ottaa huomioon myös tässä linja-autoaseman korttelissa, koska hulevesien vaikutusalue on sama kuin Engelinrannan OYK:n alueella.

Vastine:

Kaupunki varaa HS-Veden hulevesiputkelle tilavarauksen Paasikiventien yleissuunnitelmassa huomioiden mahdollisen uuden alikulun rakentamisen. Asemakaavaehdotuksen yleismääräystä täydennetään 3 §:ssä seuraavasti: Alueen pintojen kuivatuksessa on erityisesti huolehdittava tulvareiteistä Rantatorin ja/tai Sibeliuksenkadun kautta. Koska tulvareitille on olemassa kaksi vaihtoehtoista reittiä, tulvareitin aluerajausta ei merkitä asemakaavakarttaan. Lisäksi aukiota suunniteltaessa suunnitellaan erikseen hidastamisvelvoitetta (1 m³/100 m²) vastaava määrä hulevesien viivytysrakenteita aukiolle. Koko korttelia vastaava kuutiomäärä on 141 m³. Jos hulevesikasettien korkeus on esim. 0,6 metriä ja tehokas tilavuus noin 90 % kokonaistilavuudesta, tarkoittaa se noin 260 m² pinta-alaa hulevesikaseteille.

4. Kanta-Hämeen pelastuslaitos

28.9.2018

Petri Talikka, pelastuspäällikkö

Tutustuttuani kaava-aineistoon totean, ettei pelastusviranomaisella ole huomautettavaa siihen. Luonnosvaiheen lausunnossa ja kaavapalaverissa aiheena ollut pelastustieasia voidaan käsitellä rakennuslupavaiheessa. Korttelialueeseen ehdotusvaiheessa tehty laajennus osaltaan helpottaa asian ratkaisemista.

Tänä lausunto perustuu Hämeenlinnan kaupungin kaavoituksen laatimaan ja 9.8.2018 päivättyyn asemakaavakarttaan ja sitä koskevaan asemakaavaselostukseen.

Vastine:

Koska Kanta-Hämeen pelastuslaitoksella ei ole huomautettavaa asemakaavan muutosehdotukseen, ei ehdotusta tältä osin ole tarpeen muuttaa.

5. Elenia Lämpö Oy

2.10.2018

Mikko-Matti Kojonsaari, verkostosuunnittelija

Hämeenlinnan linja-autoaseman kaavamuutokseen lausuntomme on:

- Kaavamuutokseen ei ole huomautettavaa
- Tulevat rakennukset on mahdollista liittää kaukolämmön jakeluun
- Suunnittelualueella on kaukolämmön runkolinja, jonka tarkka sijainti on esitetty liitteissä (Liite 1 ja Liite 2). Pyydämme rasitealueen tarkistamista.

Vastine:

Ennen kaavan saattamista hyväksymiskäsittelyyn on varmistettu, että kaavakartalla esitetty kaukolämpölinjan uusi sijainti vastaa Elenia Lämmön toimittamaa runkolinjakarttaa.

Muistutukset

1. Hämeenlinnan keskikaupungin asukasyhdistys ry
18.10.2019

Muistutuksen tekemisen määräaika

Kaupunki ilmoitti lokakuussa 2018 muutosehdotuksesta yhdistykselle 27.8.2018 päivätyllä osallisille lähetetyllä tiedote 3:lla (myöhemmin tiedote) Dno/HML/1326/10.02.01/2917. Asiassa kaupungin edustajana toimiva arkkitehti Johanna Närhi myönsi ystävällisesti yhdistykselle oikeuden toimittaa muistutus kaupungille viimeistään 21.10.2018.

Muistutus

1 Miksi kaupunki käynnisti korttelin muutostyön?

Millaisia kaupungin asukkaitten ja erityisesti keskikaupungin asukkaitten ongelmia muutoksella ratkaistaan myönteisesti?

Kaupunki on sen asukkaat. Kaupungilla ei saa eikä voi olla sen asukkaiden vastaisia toimia.

Tiedotteessa todetaan sivulla 1 vain, että kaavatyo on käynnistetty kaupungin aloitteesta kertomatta työn aloittamisen syitä ja miten se edistää kaupungin eli sen asukkaitten hyvinvointia.

2 Kerrosluku ja rakennusoikeudet

Ensimmäisellä sivulla todetaan myös, että rakennusoikeuksia ja kerroslukuja on muutettu asemakaavaluonnoksesta. Ei kuitenkaan mainita suurenivatko vai pienivätne. Jos muutosta päätetään edelleen jatkaa, tulee rakennusoikeudet ja kerrosluvut mitoittaa siten, että turvataan kaupungin asukkaitten oikeus terveelliseen ja viihtyisään ja turvalliseen ympäristöön.

Nuo seikat turvataan siten, että rakennusoikeudet ja kerrosluvut mitoitetaan niin alhaisiksi, että kaupungin keskustan asukkaat saavat jatkossakin Vanajavedeltä esteettä raikasta ja terveellistä ilmaa.

3 Ilmastonsuojelu ja raikas ilma Vanajavedeltä ja hiilinielu

Ilmastonsuojelu ei vain Pariisin kovention asia, eikä pelkästään valtioiden vastuulla, vaan se on myös kaupunkien ja jopa yksilöiden vastuulla. Varmasti myös Hämeenlinnan kaupunki tahtoo kantaa vastuunsa ilmastonsuojelussa.

Tiedotteessa ei kerrota, että kaupunki olisi kiinnittänyt ehdotuksessa minkäänlaista huomiota ilmastomuutoksen torjumiseen. Tuo selvitys on ehdottomasti tehtävä ja perusteellisesti, jos kaupunki aidosti tahtoo kantaa vastuunsa ilmastomuutoksessa.

Kaupungin tulisi luopua koko muutossuunnitelmasta. Kaupungin tulisi laatia uusi suunnitelma yhtenäisen puiston rakentamiseksi Engelinrannan kanssa. Tällä tavoin kaupunki rakentaisi tehokkaan hiilinielun kaupungin keskustan asukkaiden terveydeksi.

Kaupunki on kuitenkin jossakin määrin kiinnittänyt huomiota ilmanlaatuun, koska se tiedotteen sivulla 5 toteaa, ”Ilmanlaatu huomioiden parvekkeita voidaan sijoittaa Paasikiventien puoleisille julkisivuille kolmannesta kerroksesta ylöspäin.”

Kaupungin ja erityisesti sen keskustan asukkaitten kannalta on erityisen tärkeää turvata raikkaan ilman saaminen Vanajavedeltä. Rannalta esteettä tuleva ilma vaikuttaisi positiivisesti jopa ylätorille saakka.

4 Sosiaaliset ja meluongelmat

Tiedotteessa ei kiinnitetä lainkaan huomiota alueelle syntyviin sosiaalisiin ongelmiin ja miten niitä jo ennakolta torjuttaisiin. Asiasta on laadittava perusteellinen selvitys. Samoin on laadittava selvitys vammaisten esteettömästä liikkumisesta alueella.

Kaupunki on hyvällä tavalla selvittänyt alueen meluongelmia.

5 Kaupungin asukkaiden asuntotarve

Kaupungin asukkaiden asuntotarve on tällä hetkellä ja pitkälle eteenpäin tyydytetty, joten uusia asuntoja tulee rakentaa nähtävissä olevan kysynnän mukaan.

Tiedotteessa ei mainita tai viitata minkäänlaisiin asunto- ja liikehuoneistokeselvityksiin. Nämä selvitykset on ehdottomasti laadittava ennen minkäänlaista rakentamisen aloittamista.

6 Kaupungin suunnitelmasta luopuminen ja toteutuksen keskeyttäminen ja uuden suunnitelman laatiminen

Jos kaupunki ei kuitenkaan asukkaiden terveydeksi luovu suunnitelmastaan, sen keskeyttää suunnitelman toteuttaminen ja laatia uusi suunnitelma kokonaan uudelta pohjalta, kun on ensin laadittu seuraavat selvitykset:

- rakennusoikeudet ja kerrosluvut mitoitettava uudelleen
- selvitys raikkaan ilman esteettömästä saamisesta Vanajavedeltä ja sen merkitys kaupungin asukkaille
- koko kaupunkia koskevan asunto- ja liikehuoneistotarpeen selvitys
- ilmansuojeluseelvitys ja hiilinielun rakentaminen
- selvitys maastoprofiiliin huomioimisesta suunnittelussa
- kirkkorakennuksen näkyvyyden huomioiminen
- suojellun linja-autoaseman merkityksen korostaminen
- kaupungin viihtyisyys- ja kauneusarvojen selvitys
- alueen historiallinen selvitys
- selvitys sosiaalisista ongelmista ja ennalta torjuminen
- selvitys vammaisten esteettömästä liikkumisesta alueella

7 Kaupungin vetoisuus

Kun kaupungin asukkaat tuntevat oikeasti asumisen kaupungissa terveellisiksi ja viihtyisäksi ja turvalliseksi, kaupunkiin saadaan ilman temppeja uusia asukkaita ja terveitä yrityksiä.

Vastine:

Kaavamutoksella tavoitellaan uusien asuntojen sijoittamista jo rakennettuun ympäristöön olemassa olevaa infrastruktuuria ja palvelutarjontaa hyödyntäen. Keskustan ja sen läheisten alueiden täydennysrakentaminen on myös taloudellisesti kestävämpää kuin avata uusien asuntoalueiden rakentamista uutta infrastruktuuria vaativilla alueilla. Uusien asuntokohteiden valmistuminen näkyy aina myös keskustan asukasmäärän kasvussa, toisin sanoen tarjonta luo kysyntää. Keskustan elinvoimaisuus tarkoittaa myös nykyisille keskusta-asukkaille palvelutason säilymistä tai kehittymistä nykytilannetta paremmaksi. Tavoitteena on saada keskustan liiketoimille kysyntää palvelutarpeen kasvun kautta. Lisäksi tavoitteena on kaupunkikuvan parantaminen. Linja-autoaseman aukio on tarkoitus rakentaa nykyistä viihtyisämmäksi korttelissa tapahtuvien muutosten myötä.

”Kaavatyo on käynnistetty kaupungin aloitteesta”-maininta liittyy siihen, että jo osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ilmoitetaan kaavoituksen aloitusvaiheessa, kenen aloitteesta työhön ryhdytään: yksityisen maanomistajan vai kaupungin. Jos kaavoitetaan yksityisen maita, tulee ennen kaavan hyväksymistä laatia maankäyttösopimus kaupungin ja yksityisen välillä, myös tästä

ilmoitetaan tarvittaessa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 51 §:n mukaan asemakaava on laadittava ja pidettävä ajan tasalla sitä mukaa kuin kunnan kehitys taikka maankäytön ohjaustarve sitä edellyttää ja edelleen maankäytön ohjaustarvetta arvioitaessa on otettava huomioon erityisesti asuntotuotannon tarve ja elinkeinoelämän toimivan kilpailun edistäminen. Hämeenlinnan keskustan kehittäminen ja elinvoimaisuus edellyttää, että keskustaan ja sen läheisyyteen saadaan sijoitettua uusia asukkaita. Kaupunki luo asemakaavoituksella mahdollisuuksia uudisrakentamiselle ja sitä kautta edistää keskustan elinvoimaisuutta.

Naapuritiedotteessa ei ole mainittu kaavan yksityiskohtia. Sillä tiedotetaan kaavan nähtävillä olosta ja mistä kaava-asiakirjat ja lisätietoja on saatavilla. Kaavaehdotuksessa kerroslukuja ja rakennusoikeuksia on ehdotusvaiheessa laskettu suhteessa kaavaluonnokseen, asia selviää kaavaselistuksesta. Kerrosluvut vastaavat jo olemassa olevan rakennuskannan korkeusmaailmaa, ne eivät edusta erityisen korkeaa rakentamista suhteessa ympäristöönsä. Kerrosluvut ja rakennusoikeudet eivät lähtökohtaisesti heikennä nykyisten tai tulevienkaan asukkaiden elinympäristön turvallisuutta, viihtyisyyttä tai terveellisyttä. Turvallisuuden tunteeseen ja ympäristön viihtyisyyteen voidaan vaikuttaa monin keinoin rakennussuunnitteluvaiheessa mm. panostamalla laadukkaisiin materiaaleihin, huomioimalla tärkeitä näkymiä (mitä ja millaista rakentamista näkymiin sijoitetaan), luomalla viihtyisyyttä ja kohtaamisia tukevia toimintoja ja paikkoja linja-autoaseman ympäristöön, panostamalla valaistukseen ja erityistä paikan tunnetta luovaan ympäristötaiteeseen. Kaikkia asioita ei ratkaista vielä asemakaavoituksella, vaan suunnittelutyö jatkuu edelleen rakennussuunnittelu ja -lupavaiheessa.

Kaavan laadinnan aikana on tehty riittävät selvitykset ilman laadusta ja tieliikennemelusta ja kaavassa on annettu näistä selvityksistä johtuen tarpeelliset kaavamääräykset. Uudisrakennukset eivät aiheuta ilmanlaadun heikkenemistä, eivätkä ne muodosta estettä lähialueen tuulettavuudelle, koska ne eivät muodosta yhdessä olemassa olevan rakennuskannan kanssa ilman tuulettavuutta heikentävää katukuilua. Katukuiluksi katsotaan tilanne, jossa katua reunustavat rakennukset ovat korkeampia kuin katualueen leveys.

Naapuritiedotteessa ei ole mainittu kaavan yksityiskohtia tai kaupungin strategisen tason tavoitteita, vaan sillä tiedotetaan kaavan nähtävilläolosta ja mistä kaava-asiakirjat ja lisätietoja on saatavilla. Kaupungilla ei toistaiseksi ole erillistä ilmastostrategiaa, mutta kestävä kehitys on huomioitu aikanaan Kestävän elämäntavan ohjelmassa 2014 - 2020 ja kaupungin strategiassa mm. resurssiviisautena. Hämeenlinnan kaupunki allekirjoitti vuonna 2004 eurooppalaisille kaupungeille suunnatun kestävän kehityksen Aalborgin sitoumuksen. Kestävä kehitys linjattiin keskeiseksi toimintaperiaatteeksi osana kaupungin strategista kehittämistä ja kaupunkisuunnittelua. (KH 15.10.2007, 9§). Kärjiksi on määritelty energiapihi Hämeenlinna, toimiva ekoarki, kestävästi kuluttava Hämeenlinna ja kestävä liikkumisen edistäminen. Kaupungin strategiassa resurssiviisas kaupunki tarkoittaa mm. kestävää liikennettä (kävely, pyöräily, joukkoliikenne), vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämistä, kiinteistöjen terveellisyttä ja turvallisuutta ja tehokasta käyttöä. Tällä tavoitteellaan hiilidioksidipäästöjen vähenemistä. Nyt laadittava asemakaava edistää nimenomaan kestävää liikkumista ja mahdollistaa toimivan ekoarjen palveluiden ja joukkoliikenneyhteyksien äärellä. Rakennukset on mahdollista liittää kaukolämpöön, jota Hämeenlinnassa tuotetaan jo noin 90 prosenttisesti kotimaisesta puusta ja turpeesta. Yksittäisellä kaavahankkeella ei ole suurta merkitystä ilmastonmuutoksen torjumisessa, mutta yleisesti pidetään ilmastonmuutoksen hillitsemisen näkökulmasta hyvänä, että täydennysrakentamisella saadaan asukkaita asumaan olemassa olevan infran äärelle verkostojen käyttötehokkuutta lisäten sekä palvelujen ja joukkoliikenneyhteyksien äärelle, mikä vähentää liikkumistarvetta esim. yksityisautolla. Todelliset ilmastovaikutukset riippuvat kuitenkin pääasiassa alueelle sijoittuvien asukkaiden elämäntavoista esim. asumis-, kulutus- ja liikkumistottumuksista, eikä kaava-alue tässä

suhteessa poikkeaa alueella jo olevan rakentamisen ja muiden asukkaiden ilmastovaikutuksista. Kaavaselistusta voidaan täydentää vielä myös sanallisilla arvioilla sen ilmastovaikutuksista.

Linja-autoaseman kortteliin ei ole tarkoituksenmukaista kaavoittaa puistoa, koska alue on liikennemelulle alttiina. Nykyisin tällaiseen kohtaan kaavoitettaisiin suojaviheraluetta, jos alue halutaan osoittaa viherrakentamiseen. Paasikiventien linjauksen muutoksen toteutuminen on vielä epävarmaa ja siksi asemakaavassa uudisrakentamisen ja Paasikiventien nykyisen tielinjauksen väli on asemakaavaehdotuksessa osoitettu katualueeksi, jotta tielinjauksen muuttaminen olisi tarvittaessa mahdollista yleiskaavatavoitteiden mukaisesti. Linja-autoaseman lähellä on muita puistoja; lähimmät Paasikiventien varressa, mutta melualueella. Engelinrannassa säilytetään puistoaluetta uimahallin ympäristössä ja Vanajaveden rannoilla. Engelinrantaan on tavoitteena asemakaavoittaa myös pieniä korttelipuistoja laajemman Hämeensaarenpuiston (noin 2,4 ha) ja rantareitin varren virkistysalueiden lisäksi. Myös nämä virkistysalueet tulevat palvelemaan linja-autoaseman korttelin asukkaita muiden keskustan puistojen ohessa. Ydinkeskustan alueella (noin 94,5 ha alueella) on asemakaavoitettuja puistoja yhteensä noin 16,6 ha eli noin 17,6 % pinta-alasta. Engelinrannan alueella (pinta-ala n. 12,85 ha) puistoja on nykyisellään noin 2,93 ha eli noin 22,8 % alueen pinta-alasta. Puistopinta-alat ovat keskustarakentamiselle varsin kohtuullisen kokoisia. Hämeenlinna on puistojen kaupunki ja keskustassa on kävelyetäisyydellä useita virkistysalueita, joten virkistysalueiden riittävyys on huomioitu. Kaupungin tavoitteena on säilyttää Vanajaveden rannat yleisessä käytössä, vaikka ympäristö muuttuukin nykyistä kaupunkimaisemmaksi. Asukasta kohden keskustan alueella on puistoa 35 m²/asukas eli tilavan yksiön verran jokaista keskustan alueen asukasta kohden (epärealistinen tilanne, että kaikki asukkaat olisivat virkistäytymässä puistossa yhtä aikaa). Keskusta-alueella tässä tarkoitetaan Kaivokadun, Brahenkadun, Hämeen linnan ja Vanajaveden rajaamaa aluetta, johon myös Hämeensaari kuuluu. Linja-autoaseman korttelin asemakaavamuutoksen tavoitteet noudattavat oikeusvaikutteisen Engelinrannan osayleiskaavan ja sen jälkeen laaditun kantakaupungin yleiskaavan 2035 tavoitteita, joiden mukaisesti alue kaavoitetaan asumiseen, liike- ja toimistorakentamiseen.

Asukkaille toimitettu tiedote oli kaksisivuinen ja sen liitteenä oli kaavakartan pienennös ja merkinnät ja määräykset (yhteensä 10 sivua). Ilmeisesti muistutuksessa tarkoitetaan asemakaavamääräysten sivua viisi, jossa on esitetty AL-korttelialueita koskevat ilmanlaatuseelvityksen edellyttämät kaavamääräykset. Asemakaavamuutoksen laadinnan aikana on tehty ilmanlaatuseelvitys, koska kaava-alue sijaitsee vilkkaasti liikennöidyn Paasikiventien varressa ja kaavassa annettu tarpeelliset ilmanlaatu koskevat määräykset asumisviihtyvyyden, terveellisyyden ja turvallisuuden huomioimiseksi. Uudisrakentaminen ei vaikuta heikentävästi lähiympäristön ilmanlaatuun, koska rakennukset eivät muodosta yhdessä olemassa olevan rakennuskannan kanssa ilman tuulettuvuutta heikentävää katukuilua.

Naapuritiedotteessa ei ole tietoa kaavan vaikutusten arvioinnista, vaan siihen voi tutustua kaavaselistuksessa (luku 5.5). Lähtökohtaisesti uudisrakentaminen ei aiheuta alueelle sosiaalisia ongelmia, näin suoraa johtopäätöstä ei voida vetää. Alueen hoidon taso ja sosiaalisen valvonnan määrä kasvaa, kun alue otetaan asumiskäyttöön. Korttelin uudistamiseen liittyy myös linja-autoaseman aukion perusparantaminen (kaupungin varoin), joten alueen kaupunkikuvallinen ilme kohenee ja samalla alueen valaistustakin on mahdollista parantaa. Muutokset voivat vähentää myös sosiaalisia ongelmia, kun asukkaat voivat kokea kaupunkitilan miellyttäväksi ja turvalliseksi. Alueelle on mahdollista muodostua myös uusi yhteisöllinen naapurusto. Kaavamääräyksiin mahdollistetaan yhteistilojen toteuttaminen kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi, jolla kannustetaan rakentajia toteuttamaan asukkaille kohtaamispaikkoja.

Esteettömyys otetaan kaikessa rakentamisessa huomioon esteettömyysasetuksen vaatimalla tavalla, se ratkaistaan vasta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa rakennussuunnitteluvaiheessa. Myös maaston korkeusvaihtelut huomioidaan rakennussuunnittelussa. Kaavaehdotuksessa on määrätty räystään ylin likimääräinen korkeusasema maisemallisista ja kaupunkikuvallisista syistä,

koska räystäslinjan erityinen muoto on oleellinen osa suunnitelman kaupunkikuvallista ratkaisua. Rakennusten korkeus on sovitettu kaupungin silhuettiin siten, etteivät uudisrakennukset heikennä kirkon asemaa maisemakuvassa. Kaupungin kehityshistoriaa ja kulttuurihistoriallisia arvoja on selvitetty keskustavision 2014 yhteydessä laaditussa keskustan rakennushistoriallisessa selvityksessä (Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, 24.6.2014). Lisäksi linja-autoasemasta on laadittu rakennushistoriaselvitys (Putkonen, 2012). Selvityksiä on referoitu kaavaselostuksen luvussa 3.1.4 Rakennettu ympäristö ja maisema. Lisäksi kaavan kaupunkikuvallisia ja maisemallisia vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksen luvussa 5.4.3.

Asuntotarve on suurinta kaupunkien keskustoissa ja etenkin Suomen kasvukäytävällä. On oleellista kaupungin kilpailukykyyn ja keskustan elinvoiman kannalta pysyä mukana kehityksessä. Tarjonta luo myös kysyntää ja toisaalta taas rakennusliikkeet eivät aloita kohteita, ellei riittävää osaa asunnoista ole varattu. Keskustan asukasmäärä on kasvanut keskimäärin noin 69 henkilöllä vuosittain vuosien 2000 - 2017 välisenä aikana. Näin ollen kaavamuutosalueen asuntotuotanto vastaa noin kahden vuoden väestönkasvua keskustassa, joten se ei ole ylimitoitettu. Asemakaavan toteutuminen on kiinni kysynnästä ja toteutuksesta vastaa yksityinen rakennusliike eikä kaupunki. Kaupunki myy tonttimaan rakennusliikkeelle ja saa tonttimyynnistä markkinahinnan. Tontinmyyntitulot ovat osa kaupunkirakennepalveluiden vuosibudjettia. Yleisesti voidaan todeta, että asemakaavoitusta tulee tehdä etupainotteisesti ja mielellään varautuen myös siihen, että on eri vaihtoehtoja eli riittävästi tonttivarantoa toteutukselle. Kaupungin strategian mukaan tavoitteena on, että asukasmäärä kasvaa 933 henkilöllä vuodesta 2016 vuoteen 2021 mennessä.

Liikehuoneistojen tarpeesta on Hämeen liitto laatinut palveluverkkoselvityksen maakuntakaavan 2040 laadinnan aikana. Hämeen liiton uuden väestösuunnitteen 2018 mukaan Kanta-Hämeen väestön arvioidaan kasvavan vuoden 2017 172 720 asukkaasta vuoteen 2040 mennessä 176 000 asukkaaseen (muutos +3 280 asukasta, mikä tarkoittaa vuosimuutoksena 0,1 %). Hämeenlinnan seudun asukasluvun arvioidaan kasvava vuoden 2017 93 879 asukkaasta vuoden 2040 mennessä 100 100 asukkaaseen (muutos 6 221 asukasta, mikä tarkoittaa vuosimuutoksena 0,3 %). Kaupan ja palveluiden lisätilatarpeen arvioidaan olevan Hämeenlinnan keskustassa 2040 mennessä noin 97 500 k-m² (noin kolmen Goodmanin verran) ostovoiman hitaan kasvun skenaariolla, jos väestönkasvu ja ostovoima vastaavat selvityksessä esitettyä arviota. Koko Hämeenlinnan seudun keskustoissa kaupan lisätilan tarve on arvioitu olevan yhteensä 124 700 k-m², Hämeen liiton 2018 julkaisemalla väestösuunnitteella. Vaikka kehitys olisi huomattavasti hitaampaa, on lisäliiketilän tarpeeseen joka tapauksessa varauduttava kaikissa keskeisille alueille laadittavissa asemakaavoissa. Kaupankäynti muuttuu mm. verkkokaupan yleistymisen myötä, mutta asemakaavoituksella ja alueiden toteutuksessa tulee kuitenkin varautua siihen, että rakennettavat tilat on ainakin myöhemmin muunnettavissa myymäläkäyttöön. Näin turvataan kaupan sijoittumisen mahdollisuudet pitkällä aikavälillä keskustan keskeisillä kauppapaikoilla. Keskustavision päivityksen yhteydessä tullaan laatimaan kaupan selvitys ja keskustan kaupan konsepti, mutta se ei sinänsä vaikuta linja-autoaseman asemakaavamuutokseen, koska kortteliin ei olla osoittamassa merkittävää määrää liiketilarakentamista. Kaavassa osoitettu käyttötarkoituserkintä AL mahdollistaa joustavasti asuin-, liike- ja toimistorakentamisen.

Linja-autoaseman asemakaavamuutoksessa osoitetut rakennusoikeudet ja kerrosluvut noudattavat oikeusvaikutteisen Engelinrannan osayleiskaavan tavoitteita. Osayleiskaavan laadinnan aikana on tehty tarpeelliset selvitykset ja suunnitelmat, eikä sen jälkeen ole ilmennyt tai tapahtunut kaupunkirakenteellisia tai strategisia muutoksia, joten rakennusoikeuksia tai kerroslukuja ei ole nyt asemakaavaa laadittaessa tarpeen uudelleen mitoittaa. Kantakaupungin yleiskaava 2035 on lainvoiman saatuaan 29.9.2018 korvannut Engelinrannan osayleiskaavan.

Kaupungin elinvoimaohjelman 2014 - 2020 tavoitteena on verotulojen kasvu, joka sisältää myös väestön kasvun. Myös Keskustavision 2014 tähtää keskustan ja sen läheisten alueiden väestönkasvuun. Hämeenlinnan asunto-ohjelman 2014 linjaukset noudattavat koko maan

asuntopoliittisen toimenpideohjelman periaatteita (Valtion ympäristöhallinto 2013). Asuntojen uustuotanto kompensoi vanhassa kannassa tapahtuvan väestön vähenemisen sekä mahdollistaa väestön nettokasvun. Vuodesta 2013 alkaen rakennettavaan asuntokantaan tulee perusvaihtoehdossa 13 400 asukasta, nopeassa vaihtoehdossa 15 400 ja hitaassa vaihtoehdossa 11 300 asukasta. Vanhan asuntokannan väestön on arvioitu vähenevän 0,6 % vuodessa johtuen asuntokuntakoon pienenemisestä, yleisestä asumisväljyyden kasvusta ja asuntojen poistumasta. Erityisesti yksin ja kaksin asuvien määrä on kasvussa. Asunto-ohjelman mukaan tavoitteena on asukkaiden määrän kasvattaminen, monipuolisen asumisen tukeminen ja hyvän asuin ympäristön luominen. Tavoitteen mahdollistavana tekijänä on mainittu mm. täydennysrakentamisen kehittäminen hyödyntäen olemassa olevaa palveluverkkoa ja infraa ja asumisen tiivistäminen erityisesti joukkoliikennekäytävillä. Yhtenä toimenpiteenä on mainittu keskustan tonttitehokkuuden lisääminen ja täydennysrakennusmahdollisuuksien kartoittaminen. Kaavaselostusta täydennetään vielä kaupungin strategiassa, maankäytön suunnittelun linjauksissa 2015 ja kaupungin strategiaa toteuttavassa asunto-ohjelmassa mainituilla tavoitteilla ja toimenpiteillä.

Muistutus ei aiheuta muutoksia kaavaehdotukseen kaavaselostukseen tehtäviä muutoksia lukuun ottamatta.